M@ppemonde

Tours : étude chrono-chorématique

Xavier Rodier, Henri Galinié, Roger Brunet

UMR 6173 CITERES (CNRS, Université de Tours)

Avertissement
Cette étude de cas s'inscrit dans le cadre du dossier thématique « Chrono-chorématique urbaine ». Pour la démarche d'ensemble, voir l'article « *E pluribus urbibus una*. Modéliser les trajectoires de villes ». Pour le mode d'emploi, voir l'article « Une frise-modèle du temps long urbain ».

Résumé.— *Caesarodunum* fut une cité romaine sur la rive gauche de la Loire. La Cité réduite du IVe siècle fut doublée par le bourg de Châteauneuf associé à l'abbaye Saint-Martin. Réunie dans les enceintes des XIVe siècle et XVIIe siècle, Tours reste bipolaire jusqu'au XVIIIe siècle lorsque la grande route nord-sud entre cité et bourg, radiale parisienne, devient l'axe majeur de l'extension selon le modèle des villes de val. Confinée entre Loire et Cher jusqu'au XIXe siècle la ville déborde après 1950 sur les plateaux en y dédoublant les espaces d'activités, à un carrefour d'autoroutes.
Carte • Chorème • Chrono-chorématique • Frise chronologique • Modélisation • Morphologie • Périodisation • Topographie historique • Tours • Ville

Abstract.— Tours : A chrono-chorematic study.— *Caesarodunum* was a Roman civitas capital on the Loire's left bank. The small 4th century walled city and "Châteauneuf", the merchant town surrounding Saint-Martin abbey turned Tours into a medieval twin town. Although enclosed within its 14th and 17th century walls Tours remained bipolar until the 18th century when the major North-South road between the city and the merchant town - the Parisian radial route - became the major axis along which the town spread according to the model of valley towns. Constricted between the Loire and the Cher until the 19th century, the town spread beyond these confines in the 1950s onto the surrounding plateaus by developing twin North and South areas of activity at the crossroads of several highways.
Chorem • Chrono-chorematic • City • Historical Topography • Map • Modelling • Morphology • Periodisation • Timeline • Tours

Resumen.— Tours : estudio crono-corematico.— *Caesarodunum* fue una ciudad romana de la margen izquierda del rió Loire. Su casco reducido del siglo IV se duplico con el pueblo de Châteauneuf ligado con la abadía de Saint-Martín. Reunificada en sus murallas de los siglos XIV y XVII, Tours se presenta bipolar hasta el siglo XVIII cuando la carretera principal norte-sur entre el casco y el pueblo -radial parisiense- constituye el eje mayor de su extensión, conforme con el modelo de las ciudades de valle. Encerrada entre los ríos Loire y Cher hasta el siglo XIX, la ciudad alcanza las mesetas después de 1950, duplicando sus espacios de actividad en un cruce de autopistas.
Carta • Corema • Crono-corematica • Frisa cronológica • Modelizacion • Morfología • Periodizacion • Topografía histórica • Tours • Ciudad

Sous des dénominations et des formes diverses, l'espace urbain de Tours manifeste une présence au sol depuis deux mille ans au moins (1). Longtemps ville de fleuve, appuyée sur la Loire, puis d'interfluve, en direction du Cher, affranchie récemment des contraintes naturelles traditionnelles par la conquête des plateaux au nord et au sud, son emprise a varié de 10 ha à 100 ha jusqu'au XIXe siècle, puis est passée de 100 ha à 10 000 ha en moins d'un siècle (2).

Dans ses relations avec l'extérieur, Tours est restée tributaire de ses cours d'eau jusqu'au XIXe siècle et l'arrivée du chemin de fer. La relation à Paris est exprimée par la « Tranchée », route du XVIIIe siècle qui a fait basculer l'axe urbain.

En permanence, la place de Tours oscille entre celle de chef-lieu local (cité des Turons, Touraine, département d'Indre-et-Loire) et de capitale régionale (province romaine de IIIe Lyonnaise, archevêché, généralité) si l'on met de côté le demi-siècle où la ville fut capitale du royaume au XVe siècle (Chevalier, 1985 ; Rodier, Galinié, 2006 ; Galinié, 2007).

Avant Caesarodunum

La découverte récente d'un établissement enclos du IIe siècle av. J.-C., que l'on suppose vaste, pose la question d'antécédents gaulois à la ville romaine créée au tournant de notre ère, même si une solution de continuité paraît encore établie, car les témoins du Ier siècle av. J.-C. restent rares. Néanmoins, il ne peut plus être exclu que leur profondeur d'enfouissement soit une cause de leur méconnaissance.

L'occupation gauloise attestée est localisée dans l'ouest de l'emprise urbaine historique, en un secteur à l'hydromorphie patente à l'époque romaine (Galinié, 2007).

Phase A — Vers 150, la ville ouverte de Caesarodunum

Chef-lieu de la cité des Turons dont l'héritage gaulois n'est donc pas établi, la ville apparaît comme une création.

Le long de la rive gauche de la Loire dans une plaine d'interfluve avec le Cher au sud, la ville ouverte est établie sur un relief insubmersible constitué d'une montille au nord-est et d'une basse terrasse formant un triangle en pente douce vers le sud-ouest.

À l'époque romaine, de multiples paléochenaux parcourent la varenne. Une jonction avec le Cher est localisée à l'ouest, à proximité de l'emprise urbaine historique, le ruau Sainte-Anne.

La ville ouverte est inscrite dans une enveloppe d'une centaine d'hectares dont une quarantaine est densément urbanisée. Deux nécropoles, à l'est et au sud, délimitent l'enveloppe qui paraît avoir été prévue large.

Le centre civique est localisé au milieu de la ville selon un axe nord-sud prolongeant le pont construit vers 50. Sont connus à ce jour un vaste sanctuaire et des thermes publics. On postule la localisation du *forum* dans ce secteur.

L'habitat est mixte de part et d'autre, mêlant de vastes demeures (*domus*) à des constructions plus modestes d'usage résidentiel et commercial, voire artisanal.

D'autres thermes sont aussi attestés au nord-est, près de la Loire. Le principal axe est-ouest débouche sur un amphithéâtre qui marque la limite orientale de la ville.

Le trait de rive du fleuve a été modifié à partir du Ier siècle. Il se trouvait plus au sud que l'actuel, environ à 250 m à l'ouest, à 150 m au centre à l'emplacement du pont,

après l'aménagement d'une berge qui, construite sur la grève, formait une première avancée. À l'est, il ne paraît pas avoir été modifié.

La zone de contact avec le fleuve demeure mal connue, mais le principal axe est-ouest de la ville médiévale et moderne (la Grande Rue) s'est récemment révélé être une voie secondaire dans la desserte intérieure de la ville ouverte (Galinié, 2007).

Phase B — Vers 400, la ville réduite et enclose : la Cité de Tours

La faiblesse de l'héritage laissé par la ville ouverte se mesure à son effacement. La ville est, à proprement parler, recréée au IVe siècle, selon un nouveau plan d'urbanisme d'inspiration conservatrice. À un espace urbain continu succèdent alors des îlots disparates qui forment une agglomération en archipel pour des siècles.

Avec la construction, entre 300 et 350, d'une enceinte urbaine de 9 ha de superficie, édifiée en s'appuyant sur l'amphithéâtre qui avait été transformé en bastion au siècle précédent, le centre urbain a été déplacé, réduit et réinterprété. Le pont a lui aussi été transféré et le franchissement du fleuve placé sous la protection de l'enceinte.

Dans la Cité de Tours (*civitas Turonorum*), nouvelle dénomination qui peu à peu désigne seulement la ville close, se trouvent les détenteurs de la puissance publique, notamment l'évêque et de grandes familles d'origine gallo-romaine mais aussi des militaires d'origine barbare et leur entourage.

Hors les murs, le paysage est difficile à reconstituer pour quelques siècles. Les sources écrites le relatent marqué par la topographie chrétienne. Aux édifices religieux de la Cité, voués aux vivants, correspondent des lieux réservés à la sépulture dans un espace transformé. Les monuments publics de la ville ouverte ont disparu, utilisés comme carrières de pierres pour construire l'enceinte. Les demeures, elles, ont été abandonnées par leurs habitants traditionnels.

Pour autant, il n'est plus exclu qu'une population, peut-être même nombreuse, ait investi les lieux et en ait profondément changé l'usage. On ignore ce qu'étaient ces habitants : des dépendants ? des migrants d'origine germanique ? des petites gens au service des habitants de la Cité ? La présence de groupes humains éparpillés hors les murs est attestée, associant parfois vivants et morts hors des nécropoles connues autour des édifices funéraires chrétiens (Pietri, 1983 ; Galinié, 2007).

Phase C — Vers 600, la Cité et le sanctuaire martinien hors les murs

L'héritage antique de la Cité, centre politique, est doublé de la formation d'un nouveau pôle, un lieu saint, autour de la tombe de saint Martin.

L'inhumation de Martin en 397, à 800 m à l'ouest de la Cité, au long de l'ancien grand axe est-ouest de la ville ouverte, apparaît rétrospectivement comme un acte aussi fondateur, pour la formation de l'espace urbain préindustriel, que la recréation urbaine du VIe siècle.

Grâce à l'œuvre obstinée de ses successeurs sur le siège épiscopal, le culte de saint Martin prend en effet, à partir de la fin du Ve siècle, une ampleur sans grand équivalent dans le monde franc.

La basilique Saint-Martin est d'abord desservie depuis la Cité par les clercs de la cathédrale mais, peu à peu, la fondation de petits monastères d'hommes et de femmes, la nécessité d'accueillir les pèlerins, d'entretenir la basilique et le tombeau

conduisent à la fixation d'une population particulière qui s'affranchit de la répulsion ancestrale engendrée par les morts qu'elle côtoie.

À compter du VII^e siècle, les moines de Saint-Martin gagnent en autonomie et leur monastère, grâce aux largesses royales et aux multiples donations dont il bénéficie, devient le centre d'un vaste système d'approvisionnement dont les ressources sont investies à Tours, au bénéfice de la communauté des moines, de l'éclat du sanctuaire et de l'accueil des pèlerins (Pietri, 1983 ; Galinié, 2007).

Phase D — Vers 950 la Cité de Tours et le castrum sancti martini

Au milieu du IX^e siècle, lorsque commencent les raids scandinaves, la structure de l'espace urbain est déjà tripartite avec, à l'est, la Cité, au centre, les petits monastères Saint-Vincent et Saint-Julien vivant sur leurs fonds et, à l'ouest, l'agglomération formée du monastère Saint-Martin, fort de ses deux cents moines, et du bourg qui lui est attaché, dans lequel se trouvent des édifices religieux satellites. Tours est alors composé de la Cité et de son territoire, *civitas* et *suburbium civitatis* précisent les textes.

Les attaques des Scandinaves entraînent la réfection du système défensif de la Cité (866-877) et des destructions hors les murs, que soulignent la dévastation du monastère Saint-Julien et la mise à l'abri des reliques de saint Martin, d'abord en Bourgogne, puis derrière les murs réparés de la Cité, jusqu'en 918, date du retour complet des anciens moines devenus chanoines dans leur monastère, à l'achèvement de leur *castrum* de 4 hectares de superficie.

En 918-919, les chanoines de Saint-Martin complètent leur émancipation en transformant le bourg en *suburbium sancti Martini*, enclave dans le *suburbium civitatis* en prise directe avec la Loire et soustrait, de même que leur *castrum*, à l'autorité des agents royaux.

Dès lors, et pour plusieurs siècles, existent, de droit ou de fait, deux entités : la Cité qui, « de toute éternité », est Tours et Châteauneuf, deux villes et ville double. L'effet est accentué par la restauration du monastère Saint-Julien qui, doté d'un vaste foncier, forme un espace intercalaire de terres arables et de vignes. De 918 à 943, dans le secteur de Saint-Martin, comme dans celui de Saint-Julien, on décèle, à l'initiative de Téotolon, doyen de Saint-Martin puis évêque de Tours, la mise en place de plans de voirie adaptés aux besoins spécifiques des deux ensembles : habitat et accès au fleuve à l'ouest pour les gens de Saint-Martin et de Saint-Julien, accès aux terres de ce dernier dans le centre, autour du monastère (Noizet, 2004 ; Noizet, 2007 ; Galinié, 2007).

Phase E — Tours et Châteauneuf en 1050

Au cours du Moyen Âge, les deux villes connaissent le développement propre au phénomène urbain médiéval, dont chacune accentue un aspect particulier. La Cité demeure le siège de l'autorité, comtale, royale et épiscopale, accompagné d'un faible développement vers l'ouest, au débouché du nouveau pont construit au XI^e siècle. Châteauneuf concentre l'essentiel des activités commerciales et artisanales, donc de la population (Noizet, 2004 ; Noizet, 2007 ; Galinié, 2007).

Phase F — En 1250, le début de l'urbanisation du centre entre la Cité et Châteauneuf

À partir du XIIIe siècle, l'installation de quatre couvents d'ordres mendiants dans l'espace intercalaire, qui commence à s'urbaniser, entérine la place de l'ensemble Tours-Châteauneuf parmi les grandes villes du royaume. La pression foncière, quoique difficile à mesurer, se laisse deviner par les gains effectués dans le fleuve au droit de Châteauneuf, peut-être par le rattachement d'une île proche de la rive gauche.

Les voies de liaison entre Tours et Châteauneuf se transforment en rues bordées de maisons : la Grande Rue prend forme, de même que la Foire-le-Roi, marché de la cité (Noizet, 2004 ; Noizet, 2007 ; Galinié, 2007).

Phase G — En 1380, Tours, ville réunie et « bonne ville »

La guerre de Cent Ans est traduite par la construction d'une enceinte de réunion (1356-1361) d'une cinquantaine d'hectares, qui unifie progressivement la population autour d'un corps de ville formé d'élus aux prérogatives peu à peu étendues, jusqu'à la création d'une municipalité en 1462, à la demande expresse de Louis XI. Dès lors, Tours, qui est de nouveau une entité, prend place parmi les « bonnes villes » du royaume sur lesquelles le roi peut s'appuyer.

La ville reste néanmoins profondément marquée spatialement par sa structure tripartite héritée de décisions prises au IVe siècle et au Xe siècle.

Forcée dans son cours par des levées, canalisée pour être navigable, coupée de la ville par l'enceinte et son fossé, la Loire est d'accès difficile, de même que ses ports (Chevalier, 1975 ; Galinié, 2007).

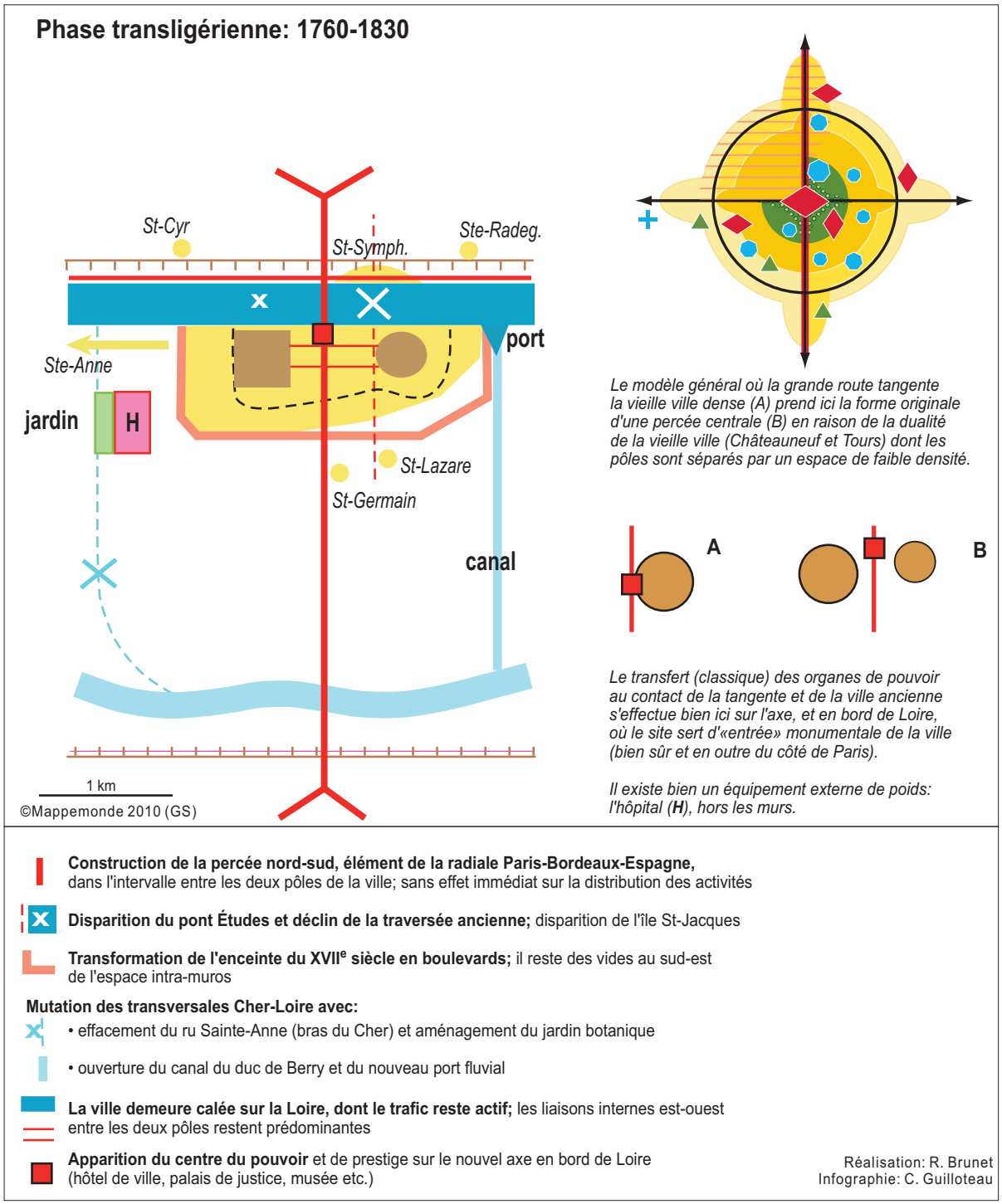
Phase H — La grande enceinte du XVIIe siècle

Au XVe siècle, Tours a été pendant quelques décennies la capitale du royaume, à la fin de la guerre de Cent Ans. Si la structure urbaine n'a pas été radicalement modifiée dans son économie générale, la présence de l'administration royale et, autour d'elle, la formation d'une grande bourgeoisie d'affaires et de robe se sont traduites par des opérations d'urbanisme d'ampleur restreinte mais effective. D'une part, la construction d'immeubles de rapport a transformé l'habitat en le densifiant, notamment en mettant à profit l'implantation de l'artisanat de la soie, à l'initiative royale. D'autre part, de nombreuses opérations de remembrement ont été opérées, y compris dans le centre jusque-là moins dense, pour la construction de vastes hôtels particuliers.

Tours capitale s'est accompagnée au début du XVIe siècle d'un projet d'agrandissement de l'emprise urbaine par la construction d'une nouvelle enceinte qui permettrait de rendre plus vivable une ville très malcommode et à l'étroit dans des murs qui laissaient *extra muros* de nombreux quartiers, notamment au bord du fleuve. La cour rentrée à Paris, le projet, qui portait la superficie enclose à 175 ha, ne fut mis en œuvre qu'en 1589, pour être achevé en 1622 (Chevalier, 1985).

Phase I — La percée méridienne du XVIIIe siècle et le changement d'axe de la ville

De structure est-ouest, concentrée au long du fleuve, selon un développement sans intervention majeure depuis le Xe siècle, la ville est dotée depuis le XIe siècle d'un seul pont excentré à l'est, face à la Cité. Sa traversée nord-sud, l'accès à l'ouest dans le quartier de Saint-Martin, l'accès aux ports et aux marchés sont semés d'obstacles parmi lesquels les contraintes résiduelles des enceintes successives. Quelques rues nord-sud ont bien été ouvertes depuis le XIVe siècle, mais il s'agit toujours de tronçons, qui plus est, en baïonnette.


Phase transligérienne: 1760-1830
St-Cyr
St-Symph.
Ste-Radeg.
port
Ste-Anne
jardin
H
St-Lazare
St-Germain
canal
1 km
©Mappemonde 2010 (GS)
Le modèle général où la grande route tangente la vieille ville dense (A) prend ici la forme originale d'une percée centrale (B) en raison de la dualité de la vieille ville (Châteauneuf et Tours) dont les pôles sont séparés par un espace de faible densité.
A
B
Le transfert (classique) des organes de pouvoir au contact de la tangente et de la ville ancienne s'effectue bien ici sur l'axe, et en bord de Loire, où le site sert d'«entrée» monumentale de la ville (bien sûr et en outre du côté de Paris).
Il existe bien un équipement externe de poids: l'hôpital (H), hors les murs.
Construction de la percée nord-sud, élément de la radiale Paris-Bordeaux-Espagne, dans l'intervalle entre les deux pôles de la ville; sans effet immédiat sur la distribution des activités
Disparition du pont Études et déclin de la traversée ancienne; disparition de l'île St-Jacques
Transformation de l'enceinte du XVIIe siècle en boulevards; il reste des vides au sud-est de l'espace intra-muros
Mutation des transversales Cher-Loire avec:
• effacement du ru Sainte-Anne (bras du Cher) et aménagement du jardin botanique
• ouverture du canal du duc de Berry et du nouveau port fluvial
La ville demeure calée sur la Loire, dont le trafic reste actif; les liaisons internes est-ouest entre les deux pôles restent prédominantes
Apparition du centre du pouvoir et de prestige sur le nouvel axe en bord de Loire (hôtel de ville, palais de justice, musée etc.)
Réalisation: R. Brunet
Infographie: C. Guilloteau

Le basculement de l'axe urbain résulte d'une décision royale de création d'une nouvelle route en direction de Bordeaux et de l'Espagne qui déplacerait le franchissement de la Loire d'Amboise à Tours. Dans la traversée de Tours, le passage choisi profite de l'intervalle encore relativement peu occupé entre la Cité et Châteauneuf : aussi la grande route passe-t-elle au milieu de la ville, entraînant le creusement de la Tranchée pour descendre du plateau de Gâtine, la création du pont de pierre (1779), l'arasement d'une île habitée dans la Loire, l'ouverture du mur du XVII^e siècle au sud, et l'apparition d'un nouveau centre des pouvoirs à l'entrée de la ville au débouché du pont (hôtel de ville, tribunal, musée, etc.). Le site de l'ancien pont près du château est abandonné.

La navigation sur la Loire est active, mais n'a pas suscité de véritable industrie. Elle entraîne l'aménagement d'un nouveau port au nord-est de la ville, ainsi que le creusement tardif d'un canal entre Loire et Cher à l'est de la ville, qui ne sera guère utilisé.

L'habitat n'a pas encore complètement rempli l'espace *intra muros* au sud-est, mais des villages se sont un peu étoffés sur la rive droite de la Loire. Un mail longe la muraille méridionale, qui est encore debout dans les années 1830 ; il fixe les boulevards actuels (Chevalier, 1985).

Phase J — 1840-1940, la ville militaire et ferroviaire

En 1845, le premier train arrive à Tours. La gare est établie à la limite de la ville, un peu à l'est de la percée et à rebroussement ; Tours ne voyant pas l'intérêt du prolongement vers Bordeaux et préférant que les interconnexions soient un peu éloignées, elles se font à Saint-Pierre-des-Corps en 1856-1858, mais les emprises occupent néanmoins une bonne partie du sud-est de la commune de Tours.

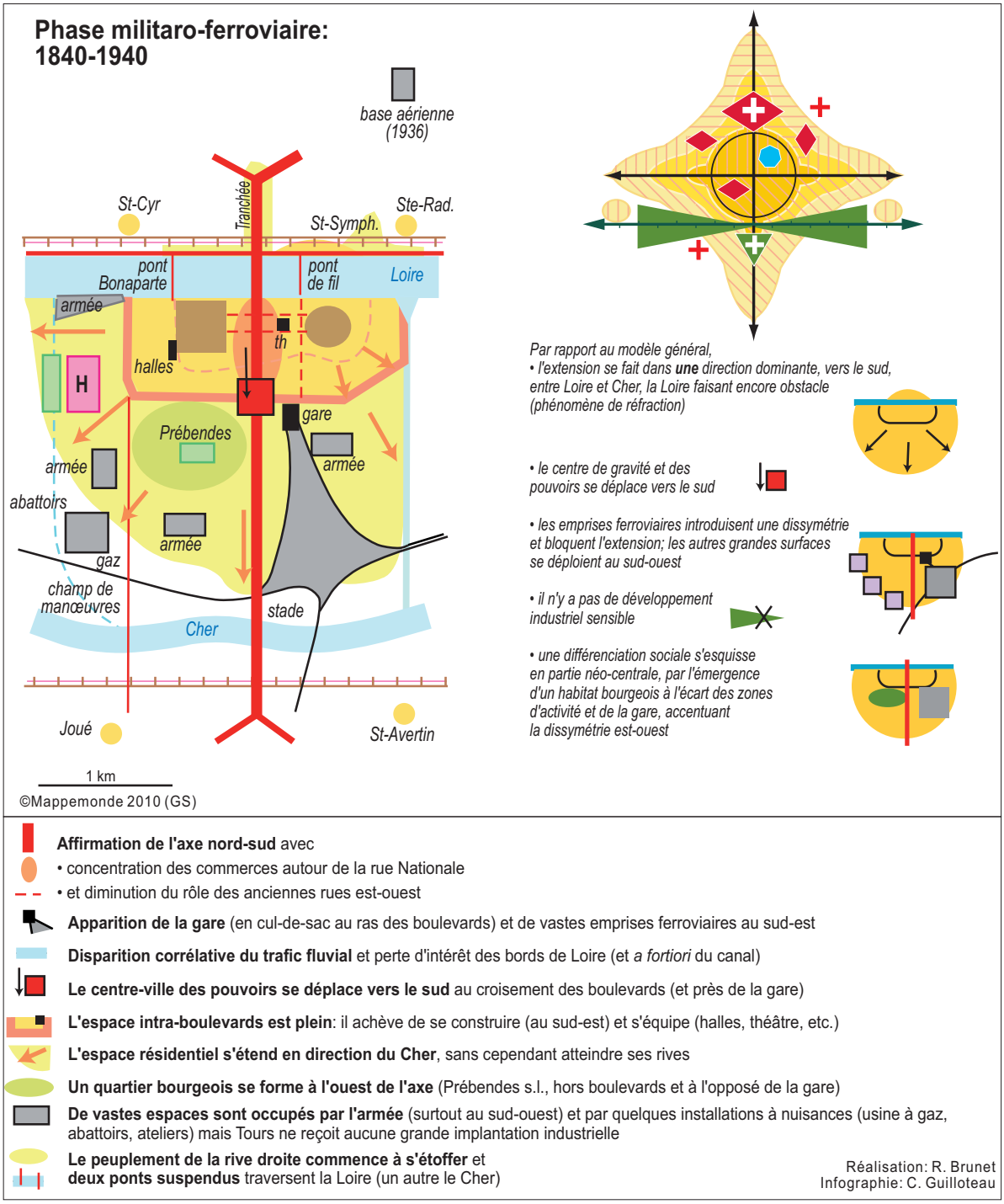
Atteinte par le succès général du trafic ferroviaire, la navigation sur la Loire décline rapidement tandis que les ouvertures pratiquées dans les levées, notamment pour le port et la voie ferrée, aggravent les conséquences des inondations dans les années 1850.

La ville grandit lentement, passant de 30 000 habitants en 1840 à 60 000 en 1894, 80 000 en 1933, en absorbant au passage la commune de Saint-Étienne (1 200 habitants) au sud. Un quartier bourgeois se développe au sud-ouest dans la varenne des Prébendes, tandis qu'au sud-est l'habitat est plus populaire de l'autre côté de la gare.

Ces mouvements entraînent un déplacement du centre-ville. Ce dernier glisse du bord de Loire vers l'ancienne limite méridionale, où à la fin du siècle s'érige l'hôtel de ville de Victor Laloux, qui refait également la gare. Le palais de justice et la préfecture se fixent à proximité.

L'habitat progresse aussi sur la rive droite de la Loire, les communes de Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Symphorien et Sainte-Radegonde passant ensemble de 3 500 habitants en 1840 à 12 600 en 1936. Pourtant, en 1939, l'espace urbanisé n'a pas encore atteint au sud la rive du Cher, au tracé incertain et dont les abords sont occupés par les voies ferrées et des terrains militaires.

Durant cette période, Tours ne participe guère à la révolution industrielle. Sa bourgeoisie est surtout de robe et n'investit pas dans les fabrications, élites et capitaux sont attirés par Paris. On porte davantage l'effort sur le commerce et les services, l'enseignement de la médecine étant établi par le Collège de Chirurgie de 1766, puis l'École de médecine et pharmacie de 1841 et jouissant de la notoriété de certains grands médecins comme Bretonneau, Trousseau et Velpeau. Et l'on accueille volontiers les officiers et les implantations militaires, que Paris dispense généreusement dans une ville qui est à l'opposé des menaces du Nord-Est et peut servir de base arrière à la capitale (Chevalier, 1985 ; Lussault, 1993, 2001 ; Brunet, 2010).


Phase militaro-ferroviaire:
1840-1940
base aérienne (1936)
St-Cyr
Tranchée
St-Symph.
Ste-Rad.
pont Bonaparte
pont de fil
Loire
armée
th
halles
H
gare
Prébendes
armée
armée
abattoirs
armée
gaz
champ de manœuvres
stade
Cher
Joué
St-Avertin
1 km
©Mappemonde 2010 (GS)
Par rapport au modèle général,
• l'extension se fait dans une direction dominante, vers le sud, entre Loire et Cher, la Loire faisant encore obstacle (phénomène de réfraction)
• le centre de gravité et des pouvoirs se déplace vers le sud
• les emprises ferroviaires introduisent une dissymétrie et bloquent l'extension; les autres grandes surfaces se déploient au sud-ouest
• il n'y a pas de développement industriel sensible
• une différenciation sociale s'esquisse en partie néo-centrale, par l'émergence d'un habitat bourgeois à l'écart des zones d'activité et de la gare, accentuant la dissymétrie est-ouest
Affirmation de l'axe nord-sud avec
• concentration des commerces autour de la rue Nationale
• et diminution du rôle des anciennes rues est-ouest
Apparition de la gare (en cul-de-sac au ras des boulevards) et de vastes emprises ferroviaires au sud-est
Disparition corrélative du trafic fluvial et perte d'intérêt des bords de Loire (et a fortiori du canal)
Le centre-ville des pouvoirs se déplace vers le sud au croisement des boulevards (et près de la gare)
L'espace intra-boulevards est plein: il achève de se construire (au sud-est) et s'équipe (halles, théâtre, etc.)
L'espace résidentiel s'étend en direction du Cher, sans cependant atteindre ses rives
Un quartier bourgeois se forme à l'ouest de l'axe (Prébendes s.l., hors boulevards et à l'opposé de la gare)
De vastes espaces sont occupés par l'armée (surtout au sud-ouest) et par quelques installations à nuisances (usine à gaz, abattoirs, ateliers) mais Tours ne reçoit aucune grande implantation industrielle
Le peuplement de la rive droite commence à s'étoffer et deux ponts suspendus traversent la Loire (un autre le Cher)
Réalisation: R. Brunet
Infographie: C. Guilloteau

Phase K — 1950-2010, la métropolisation

La seconde moitié du XXe siècle entraîne des changements considérables, comme dans la plupart des villes françaises de cette taille et à cette distance de Paris.

L'urbanisation change de dimension : la diffusion de l'automobile élargit le rayon de l'habitat et des déplacements quotidiens ; l'apparition des autoroutes (1968 pour l'A10) puis des trains à grande vitesse (1990) transforme le rapport à Paris et aux voisins. Le rayon des entreprises locales de service s'étend aisément au département entier, qui forme désormais l'aire métropolitaine de Tours.

Tours reçoit d'abord quelques retombées des déconcentrations d'entreprises parisiennes et des implantations de grandes firmes : les groupes Michelin, SKF,

Sanofi, STMicro y installent de grandes unités. La ville devient un centre universitaire de plein exercice. L'École de médecine devient Faculté en 1962, l'université est créée en 1970 et, divisée en six sites, parvient à rester intégrée à la ville. L'agglomération atteint 300 000 habitants. Les déplacements quotidiens entre Tours et Paris sont devenus considérables et Tours accueille de plus en plus d'habitants en provenance de Paris : sa position de « ville de la couronne » a changé de nature.

Il a d'abord fallu reconstruire une partie étendue du centre-ville, détruit en 1940 par les troupes allemandes. Puis se lancer dans de grands travaux d'urbanisme : un vaste ensemble d'HLM sur les emprises ferroviaires désuètes au sud-est (le Sanitas) ; la rectification du cours du Cher et la construction de barres et tours des Rives du Cher ; l'esquisse d'un front de Loire avec la bibliothèque municipale, la faculté des Tanneurs, des immeubles d'appartements vers l'ouest. Un nouveau pont est lancé à l'est (Mirabeau), l'autoroute trouve place en bordure de la ville sur le site de l'ancien canal.

La municipalité, dirigée par Jean Royer de 1959 à 1995, réussit entre 1961 et 1965 à doubler la superficie de la commune en obtenant la fusion avec Sainte-Radegonde et Saint-Symphorien au nord, la cession de terres riveraines de la rive gauche du Cher au sud par Joué-lès-Tours et Saint-Avertin. La communauté d'agglomération Tours-Plus est créée en 1999 avec 14 communes et agrandie en 2010 à 19 communes.

L'urbanisation a ainsi pu s'étaler sur le plateau au nord comme au sud, ainsi que sur la rive sud du Cher où sont apparus les nouveaux quartiers des Fontaines, puis des Deux Lions (en cours) après remblaiement de la plaine.

En revanche, l'effet de val a joué : les résistances du vignoble de Vouvray, des maraîchages, du centre ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps limitent l'urbanisation dans le sens ouest-est. La ville s'est étendue perpendiculairement au val de Loire, au point de dédoubler toutes ses activités périphériques (centres commerciaux, artisanat, entrepôts et garages, services sanitaires, etc.) en deux sous-ensembles distincts et de poids comparable, dits Tours-Nord et Tours-Sud, toute entreprise de quelque envergure ayant des établissements dans l'un et dans l'autre.

L'achèvement des autoroutes (A85, A28) de 2005 à 2008 fait de Tours un nœud routier intéressant à cinq branches — il ne manque qu'une liaison directe en direction de la côte vendéenne, mais elle n'est pas envisagée. Néanmoins, Tours ne dispose pas encore de rocade complète.

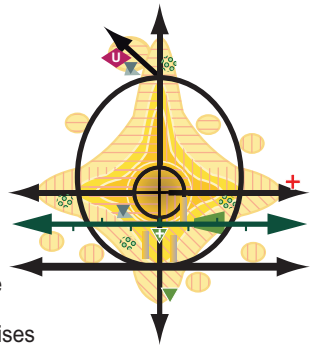
La ville n'a pas encore conquis une place supradépartementale, si ce n'est vers l'Indre et le Loir-et-Cher en matière universitaire et sanitaire, et dans quelques commerces dont l'exemple le plus récent est celui d'Ikea. Le double centre historique et le fleurissement de la ville sont appréciés des visiteurs, le niveau des services sociaux, culturels, éducatifs et sportifs l'est des résidants ; mais l'emploi industriel reste fragile. Le regain d'intérêt pour le Val de Loire et ses châteaux peut être profitable à la ville, dont l'équipement hôtelier mériterait un renfort (Brunet, 2010).

Ainsi la ville de Tours relève-t-elle tout ensemble de plusieurs modèles urbains bien connus :

• une ville moyenne (20e en France) en position de centre métropolitain d'un bassin de 600 000 habitants dont son agglomération réunit une bonne moitié de la population ;
• un noyau urbain double à l'origine (cité et abbaye doublée du bourg marchand) ;
• un centre-ville situé sur l'un des grands axes du territoire national, radial parisien ;

• un tissu urbain profondément transformé par les grandes opérations d'urbanisme des Trente Glorieuses, qui d'ailleurs se prolongent ;
• une appartenance à la « grande couronne » périparisienne, aux effets variables sinon opposés dans le temps, aujourd'hui renforcée par les voies rapides ;
• une ville de val à l'extension perpendiculaire à un val à la fois attractif au sens large et localement résistant, ce qui entraîne un nouveau dédoublement, celui des centres d'activités périphériques ;
• une position de carrefour de grandes voies, signée par le nouveau treillage autoroutier (A10, A28, A85).

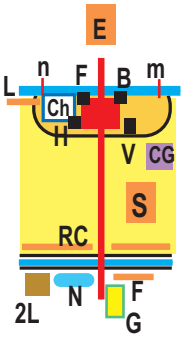
Tours 1950-2010
Phase de la métropolisation



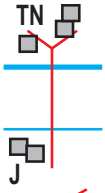
La ville change d'échelle
• la commune fait plus que doubler sa superficie en annexant deux communes au nord et des terres au sud en bord du Cher

• l'agglomération actuelle décuple l'espace urbanisé de 1938

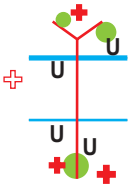
De puissants réaménagements internes sont effectués:



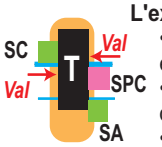
• reconstruction du centre détruit pendant la guerre, reconfirmé comme centre des magasins (rouge)
• érection du grand ensemble Sanitas (S) sur les décombres des emprises ferroviaires bombardées
• sauvegarde du vieux Châteauneuf (Ch), promu de ce fait quartier touristique
• aménagement du cours du Cher et construction de ses rives au nord et au sud: Rives du Cher (RC), Fontaines (F), lac et complexe nautique (N), parc Grandmont (G)
• construction du bord de Loire rive gauche aval (L), plus Bibliothèque (B) et Faculté (F)
• équipements structurants : Palais des Congrès en centre-ville (Vinci, V), centre administratif du Champ-Girault (CG), nouvelles halles (H), nouveau pont Mirabeau (m), pont Napoléon (n), etc.
• lotissements et grands ensembles à Tours-Nord dont quartier Europe (E)
• nouvel ensemble des Deux Lions (2L) et complexe de Rochepinard (R, foire-expo, sports, magasins)



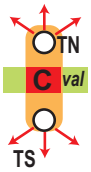
De nouvelles grandes emprises apparaissent:
• industrielles, Tours relevant à la fois des villes de la grande couronne parisienne et des abords du Grand Ouest des décentralisations et des industries de main-d'œuvre, surtout à Joué-lès-Tours (J) et à Tours-Nord (TN)
• universitaires (bord de Loire, Grandmont, IUT Tours-Nord, puis Deux Lions)
• hospitalières (Tours-Nord et Tours-Sud, plus rénovation du centre hospitalier)
• commerciales (Petite Arche à Tours-Nord, Chambray, Rochepinard, La Riche-Plessis)



L'autoroute se substitue au canal (et introduit une nouvelle rupture à l'est)



L'extension se fait sur l'axe nord-sud
• en raison de la présence même de cet axe (N 10 puis A 10) en raison de la forme prise par la nouvelle commune de Tours à l'occasion des annexions
• en raison des résistances latérales, rurales (vignobles, maraîchages) ou urbaines (puissance du complexe ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps et milieu social spécifique)
• résistance des villages résidentiels riches au nord-ouest (Saint-Cyr) et au sud-est (Saint-Avertin)



Les grands espaces commerciaux périphériques se dédoublent
• en raison de l'étirement de l'agglomération du nord au sud
• en raison de la métropolisation d'échelle départementale de part et d'autre du val de Loire et de Cher, formant deux vastes ensembles Tours-Nord et Tours-Sud-Chambray, avec dédoublement de nombreux magasins et entreprises de services servant respectivement la moitié nord et la moitié sud du département

La base aérienne se double d'un aéroport

La fonction de carrefour s'affirme et l'aire d'attraction s'étend
• Tours se trouve au croisement de trois types d'autoroutes : radiale (A 10), de couronne (A 28), transversale (A 85)

• La LGV double la voie Paris-Bordeaux et renforce à la fois la gare (modernisée) de Saint-Pierre-des-Corps et les échanges Tours-Paris

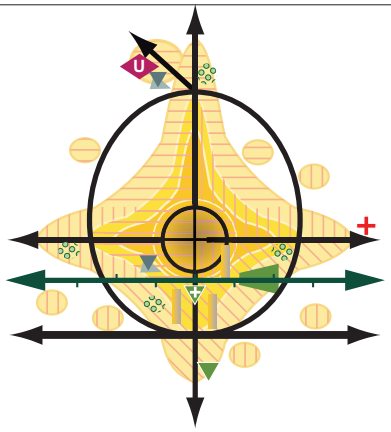
• Les communes de première couronne sont devenues des villes, l'extension transforme une deuxième couronne (ND-d'Oé, La Membrolle, Fondettes, Ballan-Miré, etc.) et gonfle des villages sur 25 à 30 km de rayon

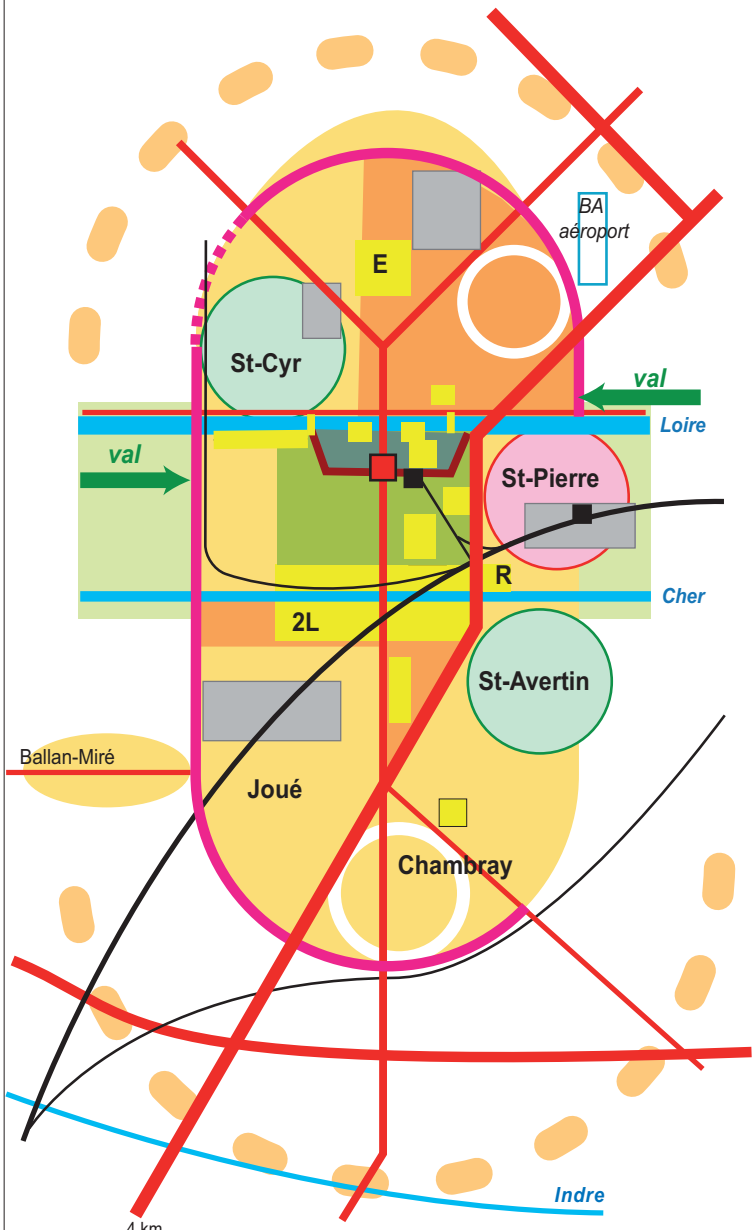
• La vallée de l'Indre au sud tend à s'intégrer (Monts, Montbazon, Veigné, Esvres) et ajoute le centre CEA du Ripault

Une rocade s'esquisse
en profitant du passage de l'A 10 à l'est et de la voie ferrée du Mans à l'ouest, mais elle reste incomplète tandis que l'espace méridional est haché par les voies rapides et le TGV

Le tram dans le moule
Son tracé est conforme à l'étirement nord-sud, mais il biaise avec l'axe au sud, favorisant Joué-lès-Tours au détriment des grandes zones d'activités de Chambray, il est vrai conçues pour l'automobile. Bien des choses dépendront ensuite de l'usage rationnel des voies ferrées existantes (tram-train, etc.)

Tours au début du XXIe siècle





Le changement est marqué par:

- l'extension considérable de l'espace urbanisé (passage de 2 à 4)
- une restructuration interne qui a tiré parti des destructions de guerre (5)
- la dissymétrie de l'extension, forte dans le sens nord-sud, limitée sur l'axe ligérien, à la fois par effet d'axe N-S et par résistance du Val
- le dédoublement corrélatif N et S des grands espaces tertiaires servant une aire d'attraction étendue (13)
- la fixité du centre s.s. (6)
- la différenciation sociale de certaines banlieues (10-11)
- l'ouverture de grandes zones d'activités, y compris industrielles (12)
- l'apparition d'une vaste étoile d'autoroutes (7) et d'une esquisse de rocade (14)
- l'étoffement de ceintures de villages en croissance (15)

L'espace semble plus ouvert côté nord que côté sud (haché par les tracés autoroutiers et ferroviaires)

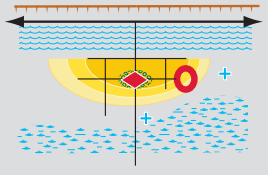
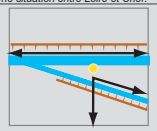
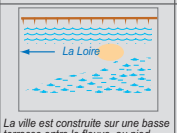
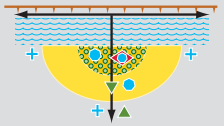
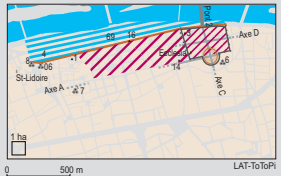
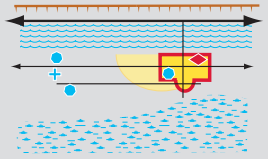
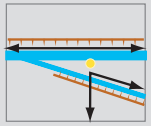
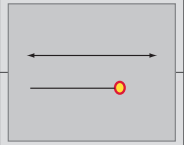
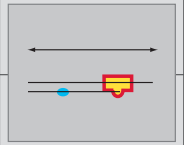
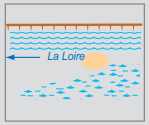
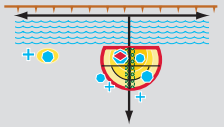
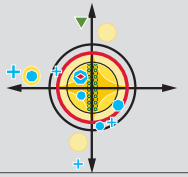
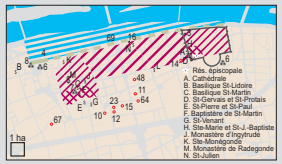
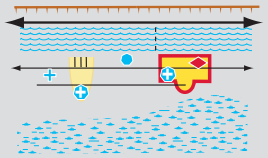
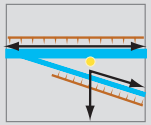
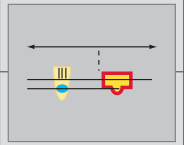
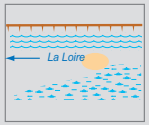
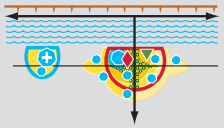
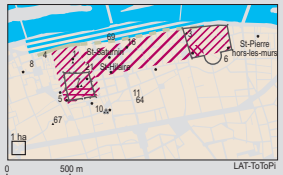
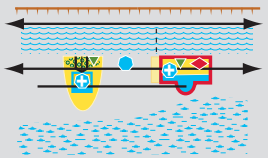
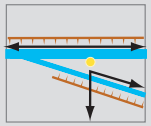
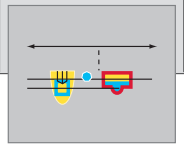
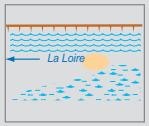
Ces transformations sont conformes au modèle général, les particularités principales apparaissant
• dans l'extension privilégiée vers le sud et vers le nord,
• avec dédoublement des centres tertiaires majeurs,
• et le passage de l'A 10 en pleine agglomération

1 Tours au XVIIIe siècle
2 Tours en 1938
3 commune de Tours actuelle
4 espace urbanisé
5 grandes opérations d'urbanisme 1960-2010
6 centre-ville depuis 1900
7 autoroute et route
8 axe ferroviaire
9 résistances
10 banlieue riche
11 banlieue populaire
12 industries
13 pôle tertiaire
14 rocade
15 croissance périphérique

2L : Deux Lions
E : Europe
R : Rochepinard

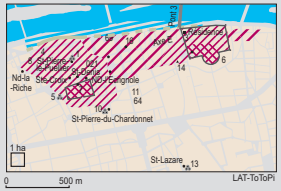
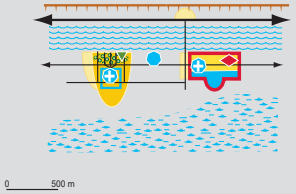
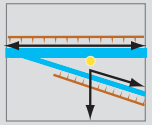
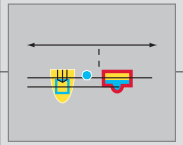
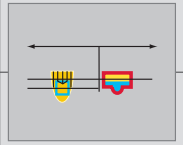
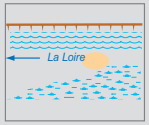
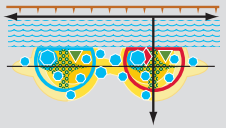
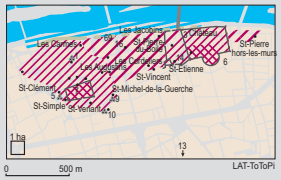
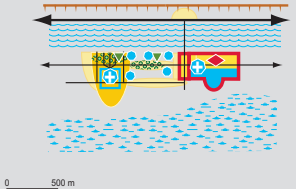
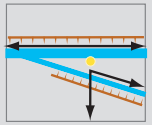
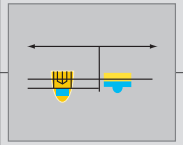
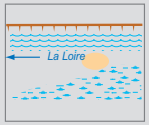
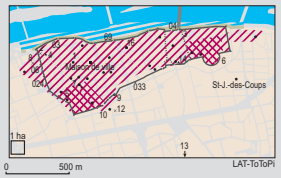
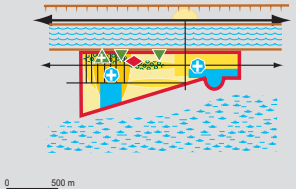
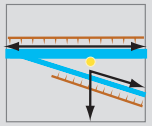
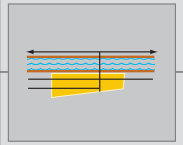
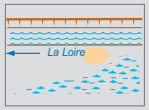
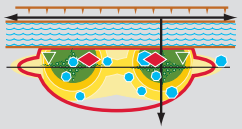
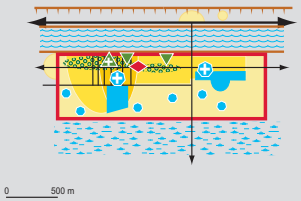
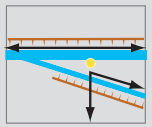
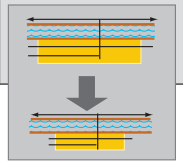
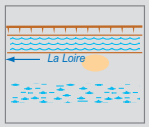
Réalisation: R. Brunet

Infographie: C. Guilloteau

Frise chrono-logique	Tours		Transpositions			Chorotype(s)	Épisode
	Carte	Schéma	Situation	Héritages	Site		
			Une situation entre Loire et Cher.		La Loire		
Phase A vers 150			 La ville est installée dans le lit majeur de l'interfluve Loire/Cher. L'axe de circulation Est-Ouest, au pied du coteau nord, est la voie principale.		 La ville est construite sur une basse terrasse entre le fleuve, au pied d'un coteau abrupt au nord et une zone humide au sud. Cet effet de site contraint l'espace urbanisé dans une forme oblongue Est-Ouest.	Ville ouverte construite le long d'un large cours d'eau au pied d'un coteau. 	**Épisode 2** La ville ouverte
Phase B vers 400				 		Cité enclose le long d'un large cours d'eau au pied d'un coteau. 	**Épisode 3** La cité enclose, ville réduite 
Phase C vers 600						Ville bipolaire: cité et centre de pélerinage, le long d'un large cours d'eau au pied d'un coteau. 	**Épisode 4** La ville multiple
Phase D vers 920							

©Mappemonde 2010 (GS)

Auteurs: Roger Brunet, Henri Galinié, Xavier Rodier
Infographie: Roger Brunet, Corinne Guilloteau, Xavier Rodier

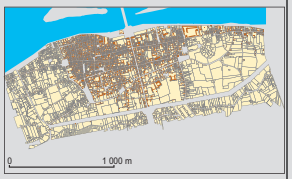
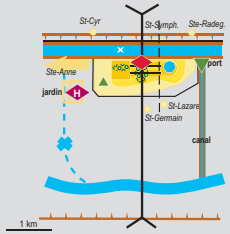
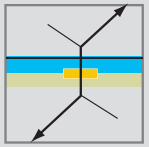
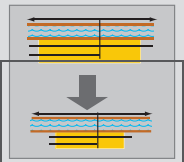
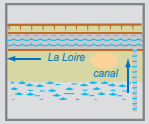
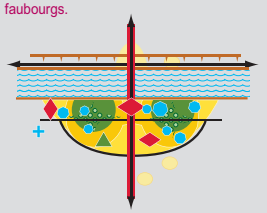
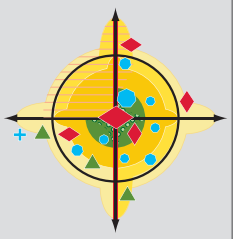
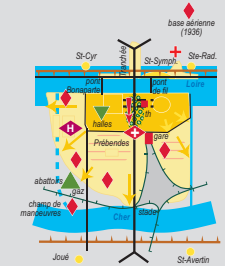
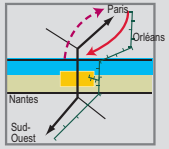
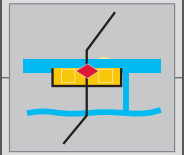
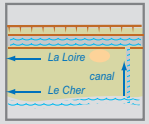
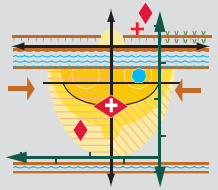
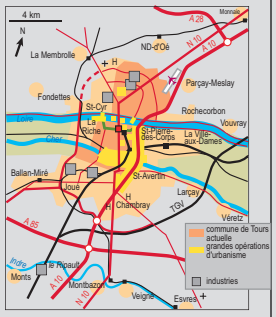
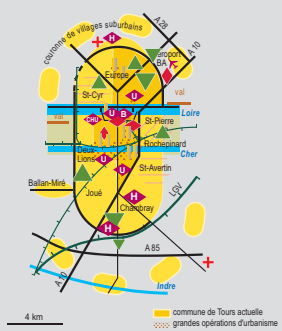
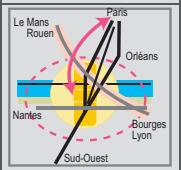
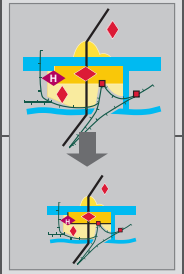
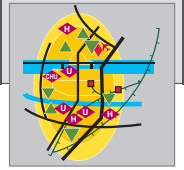
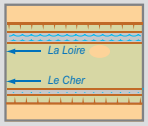
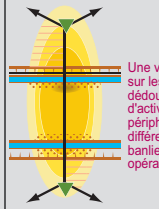
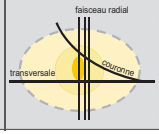
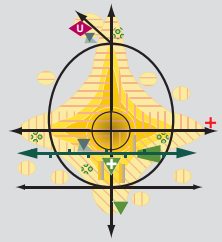
Frise chrono-logique	**Tours**		**Transpositions**			**Chorotype(s)**	**Épisode**
	Carte	**Schéma**	***Situation***	***Héritages***	***Site***		
Phase E vers 1050				 		Ville double, le long d'un large cours d'eau au pied d'un coteau. 	**Épisode 4** La ville multiple
Phase F vers 1250							
Phase G vers 1380					 *La plaine alluviale au sud, servant d'exutoire au débordement de la Loire, protège la ville des inondations jusqu'à la construction des levées à partir du 14e s. C'est également à partir du 14e s. que la zone marécageuse est progressivement repoussée.*	Réunion de la ville double. 	**Épisode 5** La ville réunie
Phase H vers 1622							

©Mappemonde 2010 (GS)

Auteurs: Roger Brunet, Henri Galinié, Xavier Rodier
Infographie: Roger Brunet, Corinne Guilloteau, Xavier Rodier

Tours

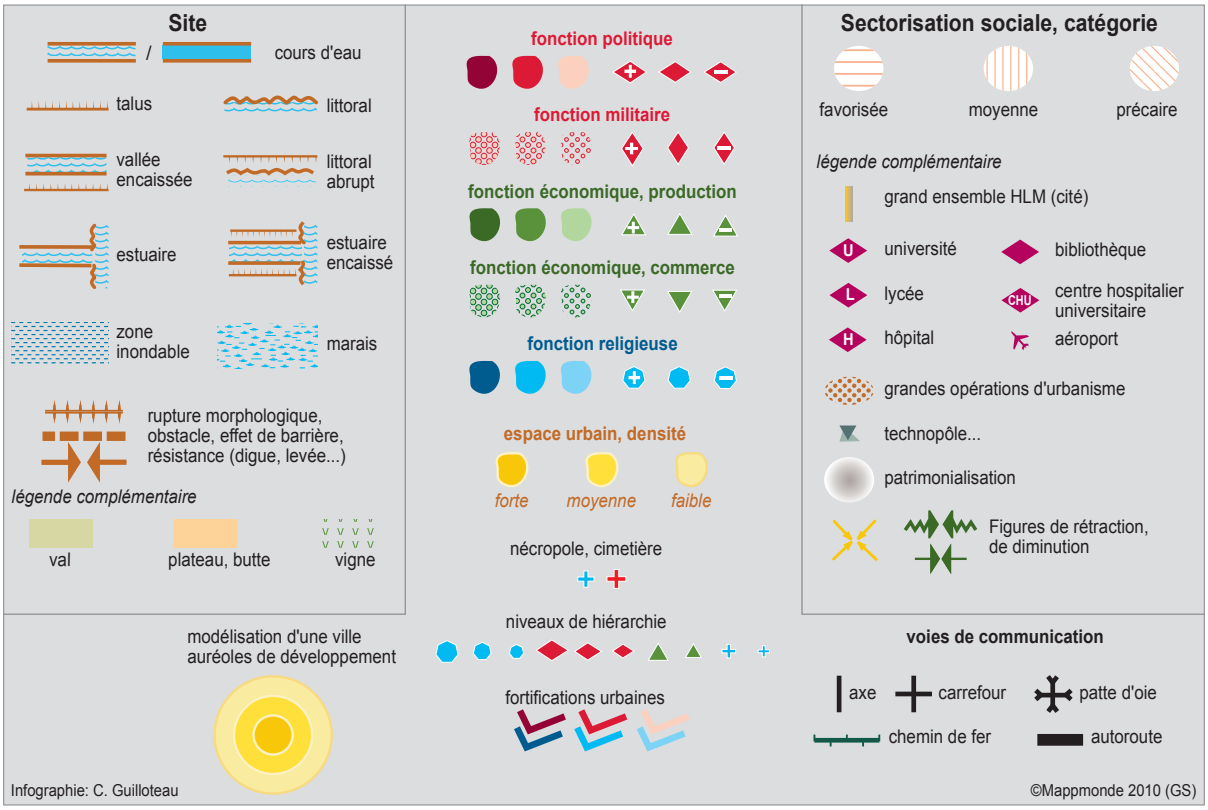
Transpositions

Frise chrono-logique	Carte	Schéma	Situation	Héritages	Site	Chorotype(s)	Épisode
Phase I 1760-1830			 *Val* *Apparition de la radiale Paris-Sud-Ouest* *Loire active* *Tours intra-muros*			Ville à double noyau et pénétrante fixant le nouveau centre politique, encore contenue dans ses murs et sans vrais faubourgs. 	**Épisode 6** La ville royale 
Phase J 1840-1940			 *La Loire est effacée* *Les voies ferrées sont en place (pour Paris par Orléans)* *Paris apporte des implantations militaires* *et pompe capitaux et élites*			Ville de fleuve dissymétrique (effets de rivage et de réfraction) avec une croissance limitée à une direction (vers le sud); un centre qui finit par tourner le dos à un fleuve qui a perdu son trafic; un axe exogène en plein centre; un double patrimoine de la ville ancienne; une dissymétrie sociale en cours d'élaboration; une résistance latérale du val à la croissance. 	**Épisode 7** La ville industrielle
Phase K 1950-2010			 *Renforcement de la radiale Paris-Sud-Ouest, surtout entre Paris et Tours (autoroute, TGV)* *Position comme ville de la grande couronne parisienne* *et liaison autoroutière associée, plus liaison autoroutière transversale* *Renforcement de l'attractivité du Val (tourisme).* *Apport des décentralisations parisiennes et forts échanges démographiques Tours-Paris* *Maîtrise de la métropolisation de la Touraine* *et extension de l'aire urbaine.*	 		 Une ville de val débordant sur les plateaux avec dédoublement des centres d'activités et de commerce périphériques; différenciation sociale des banlieues; grandes opérations d'urbanisme.  Une ville en position de carrefour au croisement de la grande radiale Paris-Sud-Ouest, de la grande couronne parisienne et d'une transversale majeure; en situation de métropolisation locale et régionale.	**Épisode 8** La ville de l'automobile 

©Mappemonde 2010 (GS)

Auteurs: Roger Brunet, Henri Galinié, Xavier Rodier
Infographie: Roger Brunet, Corinne Guilloteau, Xavier Rodier

Légende



Sources

GALINIÉ H., dir. (2007). « Tours antique et médiéval. Lieux de vie. Temps de la ville : 40 ans d'archéologie urbaine ». Tours : FERACF, col. « Revue archéologique du Centre de la France. Suppléments, 30 », 440 p., 1 cd-rom. ISBN : 9782913272156. Phases A à G.

Tours et ses environs, premier levé géométral de la ville, vers 1670, Bibliothèque municipale de Tours, Ms 1200. Phase H.

Cadastre de Tours, LAT, SIG ToToPI. Phases I à J.

Agglomération de Tours 1950-2010, par Roger Brunet : phase K.

Bibliographie

La bibliographie générale se rapportant à l'ensemble du dossier « Chrono-chorématique urbaine » est accessible et téléchargeable à l'adresse suivante :
http://mappemonde.mgm.fr/num28/articles/biblio.html

Notes

1. Alors que le modèle général propose 8 épisodes embrassant chacun une large plage chronologique, 11 phases et 7 épisodes ont été arrêtés pour Tours. Elles découpent, sans les bouleverser, certains des épisodes retenus en leur attribuant des bornes chronologiques plus serrées. Il manque un épisode car les antécédents gaulois n'attestent pas l'existence d'une ville pour l'instant. L'histoire de Tours débute donc au 2e épisode !

Comme il est apparu au groupe qu'à l'échelle locale, les détails chronologiques revêtaient une importance gommée par le changement d'échelle qui s'attache à la dynamique générale, il a été décidé qu'il était utile de leur faire place, de doubler les épisodes par des phases.

Deux facteurs peuvent être invoqués pour expliquer la liberté prise : l'état de la documentation et des connaissances d'une part, les compétences respectives des auteurs de l'autre.
Les dossiers documentaires sur lesquels fonder l'analyse sont subordonnés aux sources existantes et à la lecture qui en est faite. À Tours, un programme archéologique conduit depuis 1968 et une mise en œuvre systématique des sources écrites jusqu'au XVe siècle documentent une base de données et un système d'information géographique ; pour les siècles suivants, l'exploitation des sources perd ce caractère systématique et il a fallu la collaboration avec Roger Brunet après la table ronde du 2 juin 2009 pour que l'article paru en 2006 (Rodier, Galinié) trouve un prolongement jusqu'à nos jours.

2. Pour l'espace bâti, en ordre de grandeur. La communauté d'agglomération (19 communes) s'étend sur 34 000 ha.

Adresse des auteurs

Xavier Rodier, UMR 6173 CITERES, MSH Villes et Territoires, BP 60449, 37204 Tours cedex 03. Courriel : xavier.rodier@univ-tours.fr

Henri Galinié, UMR 6173 CITERES, MSH Villes et Territoires, BP 60449, 37204 Tours cedex 03. Courriel : galinie.henri@orange.fr

Roger Brunet. Courriel : Roger.Brunet@mgm.fr